

①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

①2 Patentschrift
①1 DE 3642442 C1

①6 Int. Cl. 4:
E05 F 3/00

②1 Aktenzeichen: P 36 42 442.0-23
②2 Anmeldetag: 12. 12. 88
④3 Offenlegungstag: —
④5 Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 27. 8. 87

Urrdeneigentum

DE 3642442 C1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑦3 Patentinhaber:
Audi AG, 8070 Ingolstadt, DE

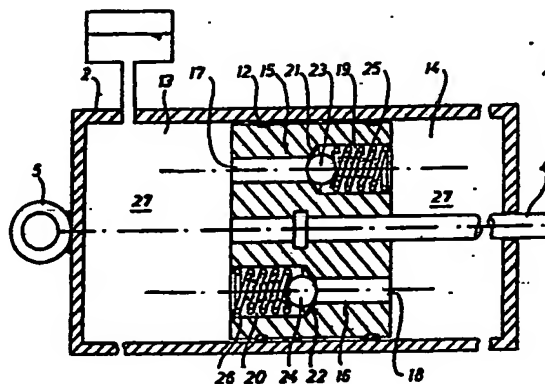
⑦2 Erfinder:
Bauer, Karl, Dr.-Ing.; Rossié, Egbert, 8070 Ingolstadt,
DE; Fornoff, Rainer, Dipl.-Ing., 8074 Gaimersheim,
DE

⑤8 Im Prüfungsverfahren entgegengehaltene
Druckschriften nach § 44 PatG:

DE-OS 21 51 336
US 20 38 474

⑥4 Türdämpfer und Türfeststeller für eine Kraftfahrzeugtür

Die Erfindung betrifft einen Türdämpfer und Türfeststeller für eine Fahrzeugtür. Dazu ist eine Kolbenzylindereinheit zwischen Fahrzeugtür (6) und Karosserie (10) angeordnet, wobei die Anlenkungsstelle (9) an der Karosserie (10) im Abstand von der Türscharnierachse (8) liegt, so daß bei einer Türbewegung eine Relativbewegung zwischen Kolben (3) und Zylinder (2) erfolgt. Der beidseitig geschlossene Zylinder (2) enthält einen verschiebbaren, doppeltwirkenden Kolben (3) mit wenigstens zwei Überströmöffnungen (15, 16) zwischen den Zylinderkammern (13, 14), die mit entgegengesetzt wirkenden Überdruckventilen (23, 25; 24, 26) versehen sind. Mit Hilfe dieses Türdämpfers wird ein leichtes Schließen einer Fahrzeugtür, insbesondere im Zusammenwirken mit einer elektromechanischen Schließeinrichtung erreicht. Zugleich wird die Tür in jeder Öffnungsstellung festgestellt.



BEST AVAILABLE COPY
DE 3642442 C1

Patentansprüche

1. Türdämpfer und Türfeststeller für eine Fahrzeugtür, mit einer Kolbenzylindereinheit zwischen Fahrzeugtür und Karosserie, wobei der Zylinder beidseitig geschlossen und mit einem Arbeitsmedium (Flüssigkeit oder Gas) gefüllt ist,

im Zylinder wenigstens ein verschiebbarer, das Zylindervolumen in wenigstens zwei Zylinderkammern teilender Kolben angeordnet ist, mit einer Kolbenstange, die dichtend aus dem Zylinder herausgeführt ist, und

im Kolben ein Strömungsweg für das Arbeitsmedium zwischen den Zylinderkammern enthalten ist, dadurch gekennzeichnet, daß als Strömungsweg im Kolben (3) wenigstens zwei Überströmöffnungen (15, 16) vorgesehen sind, die mit entgegengesetzt wirkenden Überdruckventilen (23, 25; 24, 26) versehen sind.

2. Türdämpfer und Türfeststeller nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Überdruckventile aus je einer gegen einen Ventilsitz (21, 22) in einer Überströmbohrung (15, 16) durch eine Spiralfeder (25, 26) gedrückte Kugel (23, 24) besteht, die bei einer Druckbeaufschlagung entgegen der Federkraft einen Durchgang in der Überströmbohrung (15, 16) freigibt.

3. Türdämpfer und Türfeststeller nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Feder (25, 26) des Überdruckventils so stark gewählt ist, daß eine sichere Feststellung entsprechend des Türgewichts, der Türgröße und der Hebelverhältnisse gewährleistet ist.

Beschreibung

Die Erfindung betrifft einen Türdämpfer und Türfeststeller für eine Kraftfahrzeugtür nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Türfeststeller, die eine Kraftfahrzeugtür üblicherweise in ihrer weitesten Offenstellung und einer Mittelstellung halten, sind in einer Vielzahl von Ausführungen bekannt. Die meisten Türfeststeller verwenden dazu überdrückbare Rasteinrichtungen, beispielsweise federbelastete Druckstücke, die in entsprechende Vertiefungen von Gestängen einrasten, wobei die Druckstücke entlang der Gestänge beim Öffnen bzw. Schließen der Tür entlangbewegt werden. Außerhalb der Raststellungen ist die Fahrzeugtür weitgehend frei beweglich.

Eine Dämpfung der Schließbewegung der Tür wird üblicherweise erst im letzten Moment durch die für einen dichtenden Abschluß verwendeten Türgummi durchgeführt. Dies hat zur Folge, daß bei einem üblicherweise schwungvollen Schließen der Tür diese wegen ihres beachtlichen Gewichtes mit relativ großer Bewegungsenergie auf den Türausschnitt zuläuft und dort vor Einsetzen der Dämpfung durch den Türgummi mit dem Türschloß auf den Schließbolzen schlägt. Dies ist die Hauptursache für die erhebliche und störende Geräuschbildung beim Schließen einer Fahrzeugtür. Obwohl die Fahrzeugantriebe in letzter Zeit wesentlich geräusch günstiger ausgeführt sind, ist das "Zuschlagen" von Fahrzeugtüren nach wie vor mit einer erheblichen Geräuschbelastung verbunden und führt insbesondere zur Nachtzeit zu den bekannten Ruhestörungen.

Um hier eine Verbesserung zu schaffen, wurden be-

reits elektromechanische Schließeinrichtungen vorgeschlagen, bei denen der Riegel des Türschlosses nicht mehr geräuschvoll gegen die Kraft der Zuhaltfeder über den Schließbolzen bewegt wird, sondern der Riegel elektromechanisch nach dem Heranführen der Fahrzeugtür von seiner Offenstellung in die Schließstellung am Schließbolzen bewegt wird. Ein leises Schließen der Tür wird aber nur dann erreicht, wenn die Tür tatsächlich langsam in eine Stellung bis zu einem Ansprechkontakt geführt wird, der den elektromechanischen Schließvorgang auslöst. Da die meisten Fahrzeugbenutzer jedoch gewohnt sind, eine Fahrzeugtür schwungvoll zu schließen, damit das Schloß bei den bisherigen Ausführungen auch tatsächlich greift, bleibt trotz der elektromechanischen Schließeinrichtung eine erhebliche Lärmbelastung wegen dieses Zuschlagens erhalten.

Ein bekannter, hydraulischer Dämpfer (DE-OS 21 51 336) besteht aus einer Kolbenzylindereinheit zwischen einer Tür und einem festen Anlenkungspunkt. Der Zylinder enthält einen Kolben, der das Zylindervolumen in zwei Zylinderkammern teilt. Eine Kolbenstange ist dichtend aus dem Zylinder herausgeführt. Der Kolben enthält eine Überströmöffnung, durch die Hydraulikflüssigkeit zwischen den Zylinderkammern strömen kann. In dieser Überströmöffnung ist ein Ventil angeordnet, das die Hydraulikflüssigkeit in einer Richtung überströmen läßt und in der anderen Richtung sperrt. Eine zweite Überströmmöglichkeit zwischen den Zylinderkammern ist durch eine Bohrung in der Kolbenstange und eine seitliche Austrittsöffnung gegeben. Diese Überströmmöglichkeit ist ständig geöffnet, so daß die bekannte Vorrichtung eine Dämpfungswirkung aufweist, wegen der ständig geöffneten Überströmmöglichkeit aber keine Feststellwirkung für eine Tür hat.

Eine weiter bekannte Vorrichtung (US-PS 20 36 474) besteht aus einer Zylinderkolbeneinheit zwischen einer Fahrzeugkarosserie und einer Fahrzeugtür. Ein bei der Türbewegung verschiebbarer Kolben teilt das Zylindervolumen in zwei Zylinderkammern, die durch einen Überströmkanal großen Durchmessers verbunden sind. In diesem Überströmkanal ist ein Ventil angeordnet, dessen Ventilkörper mit dem Türgriff über ein Gestänge verbunden ist. Beim Betätigen des Türgriffs zum Öffnen der Tür wird das Ventil geöffnet, beim Loslassen des Türgriffs dagegen geschlossen. Weiter enthält der Kolben Bohrungen als Überströmöffnungen, die von einer Ventilplatte mit Hilfe der Hydraulikflüssigkeit beim Öffnen der Tür verschlossen sind, beim Schließen der Tür von der dann abhebenden Ventilplatte freigegeben werden. Die Vorrichtung hat somit folgende Funktion: Beim Öffnen der Tür durch Betätigung des Türgriffs wird eine große Überströmverbindung zwischen den beiden Zylinderkammern geschaffen, so daß die Tür mit nur geringer Dämpfung geöffnet werden kann. Beim Loslassen des Türgriffs wird diese Überströmmöglichkeit gesperrt und die Tür kann nicht weiter geöffnet werden. Eine Schließbewegung ist aber auch ohne Betätigung des Türgriffs möglich, da dann die Hydraulikflüssigkeit durch die Überströmbohrungen im Kolben überströmt. Eine solche Vorrichtung ist insbesondere durch die Gestängeverbindung zwischen dem Türgriff und dem Vorteil teuer und bei der Montage, Einstellung und Wartung aufwendig.

Aufgabe der Erfindung ist es daher, einen Türdämpfer und Türfeststeller für eine Fahrzeugtür zu schaffen, der die Funktion einer Türdämpfung und Feststellung in nur einem einzigen, kostengünstigen Bauteil enthält.

Diese Aufgabe wird mit den Merkmalen des An-

spruchs 1 gelöst.

Gemäß Anspruch 1 umfaßt der Türdämpfer und Türfeststeller für eine Fahrzeugtür eine Zylinderkolbeneinheit zwischen Fahrzeugtür und Karosserie, wobei der Zylinder beidseitig geschlossen und mit einem Arbeitsmedium gefüllt ist. Das Arbeitsmedium kann eine Hydraulikflüssigkeit oder eine Gasfüllung sein. Im Zylinder ist ein Kolben verschiebbar angeordnet, der das Zylindervolumen in zwei Zylinderkammern teilt. Eine mit dem Kolben verbundene Kolbenstange ist dichtend aus dem Zylinder herausgeführt. Erfindungsgemäß sind im Kolben wenigstens zwei Überströmöffnungen vorgesehen, die mit entgegengesetzt wirkenden Überdruckventilen versehen sind. Diese Überdruckventile sind mit Hilfe einer Feder vorgespannt, so daß erst nach Anwendung einer bestimmten Kraft das Ventil öffnet und das Überströmen des Arbeitsmediums durch die Überströmöffnungen freigegeben wird. Damit wird eine Feststellung der Fahrzeugtür an jeder beliebigen Stellung erreicht. Beim Schließvorgang wird durch das Überströmen des Arbeitsmediums ein Dämpfungseffekt erreicht. Der für den Schließvorgang erforderliche Kraftaufwand kann einfach durch entsprechende Dimensionierung der Federn der Überdruckventile eingestellt werden. Durch unterschiedliche Dimensionierungen kann der Kraftaufwand für das Öffnen und Schließen der Tür unterschiedlich eingestellt werden.

Eine zweckmäßige, einfache und preisgünstige Ausführung der Überdruckventile ist mit den Merkmalen des Anspruchs 2 angegeben. Dabei ist eine federbelastete Kugel vorgesehen, die gegen einen unmittelbar in der Überströmbohrung an einer Verengung angebrachten Ventilsitz gepreßt wird. Es sind jedoch auch andere an sich bekannte Ausführungen von Überdruckventilen verwendbar.

Nach Anspruch 3 soll die Federkraft des Überdruckventils so dimensioniert sein, daß eine sichere Feststellung der Tür entsprechend des Türgewichts, der Türgröße (Winddruck) und der Hebelverhältnisse gewährleistet ist.

Anhand einer Zeichnung wird ein Ausführungsbeispiel der Erfindung mit weiteren Merkmalen, Einzelheiten und Vorteilen näher erläutert. Es zeigt

Fig. 1 eine Draufsicht von oben der geometrischen Anordnung eines Türdämpfers und Türfeststellers zwischen Karosserie und Fahrzeugtür;

Fig. 2 einen Schnitt durch den Türdämpfer und Türfeststeller nach Fig. 1.

Ein Türdämpfer und Türfeststeller 1 für eine Fahrzeugtür besteht aus einem Zylinder 2 und einem darin verschiebbaren Kolben 3 (siehe Fig. 2), der fest mit einer Kolbenstange 4 verbunden ist. An einer Stirnseite des Zylindergehäuses ist ein Auge 5 für ein Drehgelenk angebracht, das mit einem Gegenelement (nicht dargestellt) an einer Fahrzeugtür 6 verbunden ist. Von der Fahrzeugtür 6 ist der Übersichtlichkeit halber nur ein Blechteil 7 dargestellt und die Schwenkachse 8, um die die Fahrzeugtür geöffnet werden kann, angedeutet.

Die Kolbenstange 4 ist durch die andere Stirnseite des Zylinders 2 dicht und verschiebbar herausgeführt und über ein weiteres Auge 9 mit einer Konsole 10 an einem Karosseriepfeiler 11 verbunden.

Das am Auge 9 gebildete Drehgelenk liegt in einem Abstand zur Schwenkachse 8 näher zum Karosseriepfeiler 11 hin. Bei einer Öffnung der Fahrzeugtür 6 (strichliert eingezeichnet) wird daher die Kolbenstange 4 gegenüber dem Zylinder 2 nach außen bewegt, so daß der Kolben 3 eine Relativbewegung gegenüber dem Zylinder 2 durchführt.

der 2 durchführt.

In Fig. 2 ist ein Schnitt durch den Zylinder 2 und den Kolben 3 dargestellt. Dabei ist zu erkennen, daß die Kolbenstange 4 fest mit dem Kolben 3 verbunden ist. Der Kolben ist gegenüber der Innenwand des Zylinders 2 mit Hilfe von Dichtringen 12 abgedichtet. Der Zylinder 2 ist allseitig dicht geschlossen und durch den Kolben 3 in eine linke Zylinderkammer 13 und rechte Zylinderkammer 14 geteilt.

Im Kolben sind zwei Bohrungen 15, 16 angebracht, die die Zylinderkammern 13 und 14 verbinden. Die obere Bohrung weist mit einem Teil 17 geringeren Durchmessers in Richtung auf die Zylinderkammer 13, während die Bohrung 16 mit einem entsprechenden Teil 18 geringeren Durchmessers zur Zylinderkammer 14 hinweist. Die Bohrungen 15, 16 erweitern sich mit Bohrungsteilen 19, 20 größeren Durchmessers zu den entsprechenden Zylinderkammern 14, 15 hin. An den Übergangsbereichen sind kegelförmige Ventilsitze 21, 22 gebildet, die zur Anlage von Ventilkugeln 23, 24 geeignet sind. Die Ventilkugeln 23, 24 sind mit Hilfe von als Druckfedern 25, 26 ausgebildeten Spiralfedern gegen die Ventilsitze 21, 22 gepreßt.

Sowohl die Zylinderkammer 13 als auch die Zylinderkammer 14 sowie die Bohrungen 15, 16 sind mit Hydraulikflüssigkeit 27 gefüllt.

Die dargestellte Anordnung hat folgende Funktion:

Bei einem (weiteren) Schließen der Fahrzeugtür wird die Kolbenstange 4 aufgrund der Türbewegung in Fig. 2 weiter nach links bewegt. Dadurch wird über den Kolben 3 in der Zylinderkammer 13 der Druck der darin befindlichen Hydraulikflüssigkeit 27 erhöht. Die Druckerhöhung wirkt zugleich auf die Ventilkugel 23, die entsprechend der Dimensionierung der Druckfeder 25 ab einem bestimmten Druck vom Ventilsitz 21 abhebt. Dadurch ist der Weg für ein Überströmen der Hydraulikflüssigkeit 27 von der Zylinderkammer 13 in die Zylinderkammer 14 freigegeben und die Kolbenstange 4 bzw. der Kolben 3 können sich entsprechend der Überströmgeschwindigkeit nach links bewegen, wodurch die Fahrzeugtür geschlossen werden kann. Es ist ersichtlich, daß eine nur kurzzeitige Schließkraft, wie sie beim Zuschlagen einer Fahrzeugtür aufgebracht wird, schon nach einem geringen Weg zum Stillstand der Bewegung führt.

Zusammenfassend wird festgestellt, daß mit der vorliegenden Erfindung ein Türdämpfer und Türfeststeller vorgeschlagen wird, der insgesamt zu einer geringeren Geräuschbelastung, insbesondere im Zusammenwirken mit einer elektromechanischen Schließeinrichtung beim Schließen von Fahrzeugtüren, führt.

Hierzu 2 Blatt Zeichnungen

- Leerseite -

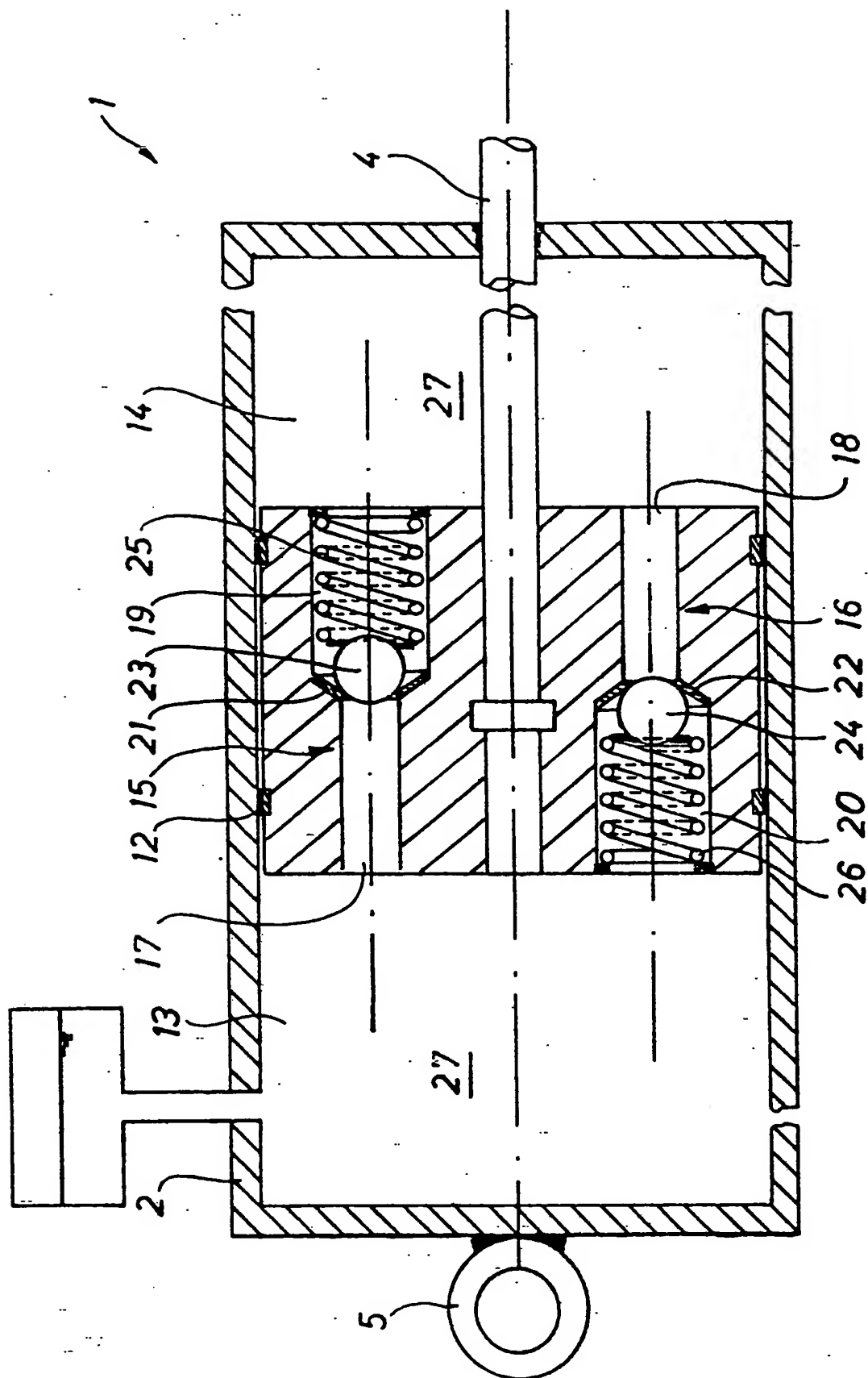


FIG. 2

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☐ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☒ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.